



Nr. 22.

Warszawa, dn. 15 listopada 1937 r.

Ogóln. zbioru Nr. 691

WYDAWCA: W imieniu Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych — Prezes Rady Związku inż. Piotr Drzewiecki.
Za redaktora odpowiedzialnego inż. Antoni Dunin.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Warszawa, ul. Marszałkowska 140, tel. 594-26. Adres telegr.: „Metalowcy — Warszawa”.

Prenumerata wynosi z przesyłką w kraju: zł. 5 kwartalnie. Numer pojedynczy zł. 1.—

TREŚĆ NUMERU: Centralny Okręg Przemysłowy. — Zjednoczenie Kupców branży żelaznej. — Wiadomości związkowe. — Z francuskiego przemysłu samochodowego. — Wiadomości z zagranicy. — Do szczególnej uwagi firm interesujących się eksportem.

Centralny Okręg Przemysłowy

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERÓW
Biblioteka F. M. „Urzes”

O właściwe drogi realizacji rozpoczętego dzieła.

Niedawna wycieczka dziennikarzy i publicystów do Centralnego okręgu przemysłowego przyczyniła się do przedstawienia w konkretnej formie sprawy, która do tej pory znana była raczej od strony programowych założeń rządu. Szeroka fala wiadomości jakie rozeszły się za pośrednictwem prasy zbliżyła społeczeństwo do dzieła zainicjowanego przez państwo i jak dotąd głównie przez niego realizowanego, stwarzając podstawy do tak niezbędnej współpracy czynnika publicznego i prywatnego na nowym terenie przeznaczonym do szybkiego zagospodarowania.

Przede wszystkim więc zarysowały się nieco wyraźniej granice obszaru, któremu nadaje się nazwę i charakter Centralnego Okręgu Przemysłowego. Obszar ten obejmuje połać kraju, określoną od zachodu i północy — Pilicą oraz południową granicę Mazowsza i Podlasia, od wschodu Bugiem, od południa podgórzem Beskidów — od Sanoka do Nowego Sącza. W skład Centralnego Okręgu wchodzi więc części czterech województw: kieleckiego, lubelskiego, lwowskiego i krakowskiego. Sandomierz patronuje narazie temu okręgowi raczej symbolicznie, dając mu swą nazwę dzięki centralnemu położeniu geograficznemu. Nowy przemysł powstaje narazie nie w Sandomierzu lecz w rozległym jego okręgu obejmującym ok. 50 tys. km. kwadratowych, 5 mil. ludności, 69 miast z czego 9 z ludnością powyżej 20 tys. mieszkańców jak Radom, Kielce, Ostrowiec, Lublin, Chełm, Zamość, Tarnów, Rzeszów i Jarosław.

Północna a w szczególności zachodnia część tego obszaru granicząca rejonem bogatym w znane i eksploatowane źródła surowcowe jest już pod względem

przemysłowym nieco zagospodarowana — centralna, południowa i wschodnia przedstawiają przy dużej stonkowo gęstości zaludnienia teren niemal całkowicie dziewiczy. Jednak nie tylko ta okoliczność jest podstawą zajęcia się Centr. Okręgiem. Również decydującego znaczenia nie miało zagadnienie bogactw naturalnych terenu aczkolwiek teren ten posiada kopaliny potrzebne dla przemysłu metalowego i budowlanego (żelaziaki, piryty, galeny, nieco błyszczu miedzi, kamień drogowy i budowlany, kwarcyty, piaski kwarcowe, wapień, dolomity gliny ceramiczne i ogniotrwałe oraz fosforyty). Bogactwa te są co do rozmiarów i warunków eksploatacji mało znane, a prace badawcze i poszukiwawcze na większą skalę rozpoczęte zostały właściwie już po zapadnięciu decyzji o rozbudowie nowego okręgu.

Jeśli by w grę wchodziły wyłącznie tylko kryteria gospodarcze to jasnym jest, że na największą uwagę zasługiwał był okręg Częstochowa - Bielsko - Kraków, trójkąt posiadający zarówno pokłady rudy żelaznej jak i pokłady węgla, który jest i będzie zapewne jeszcze długi czas podstawą gospodarki energetycznej w Polsce. W istocie trójkąt ten jest wciąż jeszcze głównym okręgiem przemysłowym Polski, a możliwości jego są jeszcze dalekie od całkowitego wykorzystania.

Kryteria wyłącznie gospodarcze nie zawsze mogą jednak decydować. Poza względami gospodarczymi grają doniosłą rolę w geograficznym rozmieszczeniu przemysłu względy inne, przede wszystkim względy polityczne, w pierwszym rzędzie wojskowe. Te właśnie względy usuwają dziś nieco w cień okrąg najbardziej predystynowany pod względem gospodarczym, stwarzając konieczność ulokowania przemysłu obsługującego potrzeby armii (w szerokim znaczeniu tego

słowa) w rejonach położonych bardziej centralnie, więcej bezpiecznych.

W ten sposób narodziła się idea Centralnego Okręgu, jako wyraz planowego działania państwa. Z tych też względów nikt nie próbuje nawet dyskutować nad słusnością wytkniętego kierunku. Jasnym jest dla wszystkich, że nowoczesna armia potrzebuje przemysłu wojennego i dlatego z powszechnym zadowoleniem przywitane zostało powstanie nowego ośrodka przemysłowego w okręgu uznanym za strategicznie najbezpieczniejszy. Zadowolenie to jest tym większe, że przystąpiono do zagospodarowania wielkiej połaci kraju, pozbawionej tych wszystkich urządzeń, które towarzyszą powstawaniu i rozwijaniu się przemysłu.

Skoro myśl nowego okręgu przemysłu została zrozumiana przez cały kraj — najważniejszym staje się problem wprowadzenia w życie wielkiego planu. Zbliżyliśmy się do sedna rzeczy, do problemu niezwykle istotnego: kto i w jakim zakresie ma tworzyć Centralny Okrąg. Nowe dzieło może być tworzone wyłącznie przy pomocy funduszy publicznych, może być również tworzone przy harmonijnej współpracy z inicjatywą i funduszami prywatnymi.

Fakt, że dzieło zostało zaprojektowane i jeśli chodzi o pewne wstępne prace w znacznej mierze — wykonane przez państwo z funduszy publicznych — niczego nie przesądza.

Pomijając już sprawę celowości etatyzacji pewnych dziedzin życia co już tyle razy było poruszane, pozostaje jeszcze tak istotna sprawa — funduszy. Dobrze wiemy, że państwo nie dysponuje środkami nieograniczonymi. Obecne angażowanie się w działalność etatystyczną nie pozwala państwu wywijać się należycie z problemów tego rodzaju jak szkolnictwo, budowa dróg, regulacja rzek i t. d. Ograniczymy się jednak tylko do funduszy słusznie czy niesłusznie przeznaczonych w tej wysokości na cel zupełnie określony — na realizację t. zw. planu inwestycyjnego. Jak stwierdził p. Wicepr. E. Kwiatkowski tegoroczne inwestycje i roboty publiczne są finansowane z trzech głównych źródeł: kredyty budżetowe, sumy zawarte w ustawach inwestycyjnych i Fundusz Obrony Narodowej. Wszystkie trzy pozycje wynoszą w b. r. łącznie 610 mil. zł. z czego do połowy października b. r. upłynięto 82% t. j. ½ miliarda zł. Na Okrąg Centralny wydano z tych sum 25%, co stanowi dotąd około 125 mil. zł., a w całym roku budżetowym 150 mil. zł. Poza wymienioną pozycją 610 mil. zł. istnieją jeszcze inne sumy pozabudżetowe, płynące na finansowanie inwestycji, np. kredyty z Francji, niemieckie dostawy dla „odmrażania“ długu wobec polskich kolei i t. p. Ogólną cyfrę tegorocznego wysiłku inwestycyjnego państwa można ocenić na przeszło 700 mil. zł. z czego na Okrąg Centralny zapewne nieco więcej niż 200 mil. zł. Czy to jest dużo, czy mało? Oczywiście, zależy to od „kosztorysu“ dzieła. Sama tylko fabryka mościcka kosztowała w swoim czasie 100 mil. zł., koszt przebudowy węzła warszawskiego szacowany jest na 250 mil. zł., w Gdyni zainwestowano dotąd około miliarda zł. — przedsięwzięcie tak kolosalne, jak zagospodarowanie wielkiego okręgu przemysłowego, szacowane jest, w braku jakichkolwiek oficjalnych danych, na 3 do 5 miliardów zł.

Sumy przewidziane na budowę Okręgu Centralnego w porównaniu do całości zadania są stosunko-

wo małe. Skazywałyoby to albo na powolną realizację, co jest sprzeczne z założeniami politycznymi, albo na zwiększenie wysiłku finansowego państwa, co równałoby się zwiększeniu obciążenia społeczeństwa, przy jednoczesnym skupieniu całkowitej uwagi państwa na Okręgu Centralnym z pominięciem całokształtu problemów gospodarczych kraju.

Jak rozwiązać te trudności? Wydaje się, że można znaleźć wyjście pod warunkiem jednak, że w rozbudowie Centralnego Okręgu nastąpi racjonalna współpraca inicjatywy i funduszy publicznych oraz prywatnych, jak również zastosowana zostanie należna hierarchia osiągania celów pośrednich na drodze do realizacji celu głównego.

Zadania państwa i funduszy publicznych w Centralnym Okręgu są duże Państwo zagospodarowując i wskazując do zagospodarowania nowe tereny musi przygotować je tak aby nadawały się do rozpoczęcia działalności produkcyjnej. Muszą być choć w pewnym stopniu wyrównane te różnice w środkach komunalnych, rozbudowie źródeł energii i t. d., które dają naturalną przewagę obecnym ośrodkom przemysłowym.

Inwestycji tego rodzaju nie dokona na swoją rękę kapitał prywatny, chętny do ulokowania się w okręgu. Pożyteczność tych inwestycji jest niewątpliwa, gdyż będą one wywoływać w przyszłości inne inwestycje. Działalność inwestycyjna państwa objąć musi poza tym te działy produkcji, które ze względów obronności mogą być prowadzone tylko przez państwo. Cała reszta winna być dokonana przez odpowiedzialnie zachęconą inicjatywę prywatną.

Z pośród inwestycji zaliczonych do pierwszej grupy zrobiono już dużo. Wymienić tu należy budowę zakładu wodno-elektrycznego w Rożnowie, budowę linii przesyłowej wysokiego napięcia, budowę gazociągu z zagł. naftowego do szeregu miast Centr. Okręgu, rozpoczęte porządkowanie Wisły i t. d. Jest to jednak dopiero początek. Oczekują wykonania tak podstawowe inwestycje, jak budowa zapór na rzekach, regulacja rzek, a przede wszystkim budowa środków komunikacyjnych. Bez wybudowania na głównych szlakach dróg bitych oraz bez wypełniania dotkliwych luk w liniach kolejowych, trudno będzie myśleć o dalszej rozbudowie nowego Okręgu. Wykonanie tych prac w należytym tempie przy stosunkowo skromnych środkach finansowych ściśle jest uzależnione od tego czy fundusze budżetowe będą angażowane również i w te dziedziny, które mogłyby powstać przy pomocy kapitału prywatnego. Wyłączyliśmy z tej dziedziny produkcję o charakterze ściśle wojennym. Pozostaje jednak wiele działów, które pracują pośrednio na potrzeby armii, mogą i winny być prowadzone przez inicjatywę prywatną.

Dostrzega się już dziś penetrację kapitału prywatnego do nowego okręgu. Buduje się jak wiadomo fabryka obrabiarek w Rzeszowie (H. Cegielski), kauczuku syntetycznego w Dębicy (spółka założona przez fabrykę „Stomil“ i Zrzeszenie Producentów Spirytusu), opon i dętek samochodowych w Dębicy (Stomil) oraz zamierzona jest budowa fabryki narzędzi i maszyn rolniczych w Ostrowcu (Unia - Grudziądz). Są to pomyślne oznaki możliwości współpracy inicjatywy publicznej i prywatnej na nowym terenie. Są jednak i oznaki niepomyślne. Należy do nich zaliczyć budowę fabryki celulozy w Niedomicach. Przemysły, pa-

pierniczny i celulozowy, które dużo na ogół inwestują, mają poważne zamiary rozbudowy swych warsztatów wytwórczych. Ze strony tych przemysłów wysunięta była konkretna oferta wybudowania takiej właśnie fabryki jaką sobie życzyły te czynniki, którym na powstaniu nowej fabryki celulozy szczególnie zależało. Następnie wysunięta była oferta nabycia będącej już w budowie fabryki. W tych warunkach trudno zrozumieć dlaczego z tej propozycji nie skorzystano. Jest obawa, że tego rodzaju ustosunkowanie wobec inicjatywy prywatnej, która chciałaby rozpocząć pracę w Centralnym Okręgu Przemysłowym, będzie stosowane i w innych wypadkach. Świadczą o tym pojawiające się już wskazania, że je tak nazwiemy „ideologiczne”. W artykule Gazety Polskiej (z dn. 6 b. m.), który jest kwintesencją szeregu artykułów o Centralnym Okręgu wysunięty jest wprost wniosek, że państwo, realizując Centralny Okręg nie powinno czuć się skrepowane w zakresie wykonywania poszczególnych kategorii inwestycji. „Gazeta” uważa za błędne pozostawienie państwu tylko podstawowych inwestycji, a powierzenie działalności ściśle przemysłowej inicjatywie prywatnej. Nie będziemy przytaczać skomplikowanych metod argumentacyjnych, które osłaniają wysuniętą tezę. W jednym punkcie wspomniane pismo jest konsekwentne. Zalecając państwu niekrepowanie się w rodzaju inwestycji, zaleca również niekrepowanie się

w sposobie ich finansowania. Źródłem skąd można czerpać ile dusza zapagnie ma być znowu rynek kredytowy, z którego państwo może i powinno zdaniem pisma, czerpać bez żenady.

Oto perspektywy działania bez, a raczej przeciw inicjatywie prywatnej. Tylko, że tą drogą mielibyśmy rozwój nowego okręgu, dokonywany na gruzach starego przemysłu. Do czego bowiem prowadzi nadmierny drenaż rynku kredytowego, wykazały ostatnie lata kryzysu.

W tym punkcie sprawa wymaga jasnego postawienia. Dla dobra nowego okręgu jak i dla dobra całości naszej gospodarki musi być wyjaśniony stosunek państwa do inicjatywy prywatnej na terenie Centralnego Okręgu. Apetyty etatystów są przejrzyste. Jak się zdaje mniej im chodzi o celową realizację idei Centralnego Okręgu Przemysłowego, bardziej natomiast o rozwój przedsiębiorczości państwowej i dalsze przesunięcie stanu posiadania w Polsce, na rzecz kapitału publicznego. Należy sądzić, że rząd, który w swoim czasie, w oświadczeniu p. Wicepr. E. Kwiatkowskiego, postanowił drutami kolczastymi odgradzić się od etatyzmu, znajdzie właściwą drogę dla współpracy czynnika publicznego i prywatnego. Ucierpi na tem może idea etatyzmu, ale zyska gospodarka jako całość i państwo.

Zjednoczenie Kupców branży żelaznej

Z okazji Kongresu Kupiectwa Chrześcijańskiego, jaki zorganizowany został w dn. 13, 14 i 15 b. m. przez Radę Naczelną Kupiectwa Polskiego, odbyło się w Warszawie w lokalu Izby Przemysłowo Handlowej zebranie organizacyjne Kupców branży żelaznej i metalowej, na którym powołano do życia organizację pod nazwą „Zjednoczenie Kupców Branży Żelaznej”.

Obrady zagał w imieniu Stowarzyszenia Kupców Polskich p. Fabiani, po czym dokonano wyboru prezydium obrad w osobach: Włodz. Horodyński (Elibor), przewodniczący pp. red. Gustowski, Bol. Miałkowski (B. Podlaska) i poseł Stam — asesory.

Ciekawy referat na temat „Bolączki branży żelaznej” wygłosił p. Fabiani, który podkreślił bardzo szczerzy dopływ sił fachowych do handlu, tak że od nowych ludzi nie można żądać żadnego cenzusu kupieckiego, ale trzeba ich dokształcać. Również ważnym problemem jest stworzenie sieci hurtowników polskich, gdyż hurtownicy żydowscy uprzywilejowują kupców żydowskich. Reorganizacja handlu branży żelaznej musi sięgnąć bardzo głęboko, bo obecnie istnieją takie anomalje, że na terenie jednego województwa istnieją różnice cen żelaza, dochodzące do 100%, a w dziale wyrobów żelaznych różnice te wynoszą kilkaset procent. Powstająca organizacja będzie musiała zająć się planowym tworzeniem sieci nowych placówek, tam, gdzie nie dociera polski handel branży żelaznej. Będzie też musiała dążyć do skłonienia przemysłu, aby zmienił formy obsługi kupiectwa, przez zwiększenie ilości przedstawicieli chrześcijan. W dalszej części referatu nakreślił mówca zadanie i znaczenie zorganizowanej pracy kupiectwa branży żelaznej.

Dyskusja, jaka rozwinęła się nad referatem p. Fabianiego, uwypukliła potrzeby organizacji kupiectwa tego działu, po czym w jednogłośnych uchwałach przyjęto regulamin Zjednoczenia oraz dokonano wyboru Zarządu w osobach pp.: Włodz. Horodyński — prezes, St. Breitkopf i Bol. Miałkowski — wiceprezesi, Tadeusz Fabiani — sekretarz i M. Matuszewski — skarbnik. Do Komisji Rewizyjnej wybrano pp. K. Ziemińskiego, J. Sobieckiego i J. Cudnego.

WIADOMOŚCI ZWIĄZKOWE

Zarząd P. Z. P. M.

Dnia 9 b. m. odbyło się posiedzenie Zarządu Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych, na którym omówiono sprawę utworzenia przy Związku Komisji Szkolnictwa Zawodowego oraz wydawnictw podręczników dla majstrów i czeladników.

W dalszym ciągu obrad przyjęto do Związku fabrykę przyrządów optycznych, H. Kolberg i S-ka w Warszawie, omówiono bieżące sprawy organizacyjne i ustalono termin posiedzenia Rady i Walnego Zgromadzenia Związku na 15 grudnia r. b.

Z Grupy Elektromechanicznej P. Z. P. M.

5 listopada r. b. odbyło się Walne Zgromadzenie Członków Grupy Elektromechanicznej P. Z. P. M., na

którym uchwalono Regulamin Grupy i omówiono sprawy organizacyjne.

Posiedzenie Zarządu Grupy Producentów Narzędzi

5 b. m. odbyło się w Warszawie posiedzenie Zarządu Grupy Producentów Narzędzi.

Przedmiotem obrad była sprawa wydania jednolitych warunków dostawy.

Projekt przygotowany przez biuro Grupy został rozesłany do Członków dla poczynienia uwag, po czym Prezydium, działając na mocy upoważnienia Zarządu, ogłosił go.

W dalszym ciągu obrad omawiano sprawę Spółdzielczego Banku Przemysłowców Metalowych oraz bieżące sprawy organizacyjne.

Odnaczenia w przemyśle metalowym

Z okazji Święta Państwowego 11 listopada, Pan Prezydent Rzeczypospolitej odznaczył szereg osób orderem Odrodzenia Polski i Krzyżem Zasługi.

Na liście odznaczonych Krzyżem Oficerskim Odrodzenia Polski figurują; inż. *Witold Kazimierz Wierzejski*, nac. dyr. Państwowych Wytwórni Uzbrojenia i członek Zarządu Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych i inż. *Andrzej Zalewski*, członek zarządu Zakładów Ostrowieckich.

Krzyż Kawalerski Odrodzenia Polski otrzymali: inż. *Kazimierz Szpotkański*, nac. dyr. S. A. K. Szpotkański, inż. *Marian Kurzyna*, dyr. F-ki Sprawdzianów P. W. U. i wiceprezes Grupy Prod. Narzędzi P. Z. P. M. i *Miecz. Soroko*, dyr. Państw. Zakł. Inżynierii.

Złoty Krzyż Zasługi otrzymali: inż. *Ludwik Hafner*, dyr. f. M. Wolski S. A., *Otmar Kwieciński*, dyr. Huty Ludwików S. A., *Erwin Jungnickel*, dyr. f. Müller i Seidel, *Józef Steger*, dyr. f. „Unia“ S. A.

Srebrny Krzyż Zasługi otrzymał p. *Artur Steinhagen*, dyr. f. Steinhagen i Strański.

Wszystkim odznaczonym składamy nasze serdeczne gratulacje.

Nowy członek Rady B. G. K.

W miejsce b. min. Doleżala członkiem Rady Banku Gospodarstwa Krajowego został dr. Adam Rose wiceminister Przemysłu i Handlu.

Sprzedż samochodów na raty

Polska Gospodarcza, omawiając projekt ustanowienia rejestrowych praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych, podkreśla m. in., że projekt powyższy umożliwi kupcom rejestrowym, w drodze uproszczonej i szybkiej procedury, windykację pojazdu mechanicznego.

Według projektu sprzedawca, na którego rzecz ustanowiono rejestrowe prawo własności, może w razie, jeżeli nabywca zalega z zapłatą conajmniej 2 rat, zwrócić się do komornika z wnioskiem o odebranie pojazdu mechanicznego od dłużnika, czy osoby trzeciej, w której posiadaniu pojazd się znajduje, i oddania go pod dozór.

Prawo takie przysługuje również wierzycielowi, korzystającemu z rejestrowego prawa zastawu, z tą różnicą, że przy zastrzeżeniu prawa własności, jeżeli po oddaniu pojazdu pod dozór dłużnik na wezwanie komornika nie wpłaci zaległej należności w ciągu 2 tygodni, sprzedawca może żądać wydania mu pojazdu, lub sprzedania pojazdu w drodze publicznej licytacji. Przy zastawie rejestrowym, może żądać jedynie sprzedania w drodze publicznej licytacji.

Centralny Okręg Przemysłowy osobną jednostką przemysłową

Gazeta Polska z 1 b. m. podaje, że p. Wicepremier Kwiatkowski w czasie swego pobytu w Sandomierzu zapowiedział utworzenie z Centralnego Okręgu Przemysłowego osobnej jednostki administracyjnej ze stolicą w Sandomierzu.

Współpraca samorządu gospodarczego z organizacjami branżowymi

W Związku Izb Przemysłowo Handlowych odbyło się dn. 8.XI. r. b. posiedzenie dyrektorów Związków branżowych przemysłu i handlu.

Przedmiotem obrad było omówienie sprawy zacieśnienia współpracy, pomiędzy poszczególnymi Związkami branżowymi, a izbami przemysłowo handlowymi w imię konieczności ścisłego współdziałania nad podniesieniem produkcji i wymiany.

Inicjatywa Związku Izb, która, drogą zbliżenia aparatu urzędniczego izb przemysłowo handlowych do fachowych organizacji branżowych, ustrzeże Izby od zbiurokratyzowania, spotkała się z życzliwym przyjęciem przedstawicieli Związków branżowych, którzy zapowiedzieli jak najdalej idące poparcie tej sprawy.

Projekt nowelizacji prawa przemysłowego na Plenum Izby Przem. Handl. w Warszawie

Jak naszym czytelnikom wiadomo, Zarząd Związku wysunął szereg poważnych, zasadniczych zastrzeżeń, co do projektu noweli do prawa przemysłowego, 3/XI projekt ten wszedł pod obrady plenarnego zebrania Warszawskiej Izby P. H., które po wysłuchaniu rzeczowo opracowanego referatu, Senatora Inż. J. Rogowicza, wypowiedziało się przeciw projektowi noweli, jako całości, bez wchodzenia w szczegółową analizę jego poszczególnych postanowień. Główną podstawą takiego ustosunkowania się, było przeświadczenie, że przeprowadzony w projekcie noweli rozdział między „rzemiosłem“ i „przemysłem“, — grożąc sztucznym wytwarzaniem i pogłębieniem antagonizmów między większymi i mniejszymi warsztatami produkcji — utrudniłby w wysokim stopniu prowadzenie jednolitej i racjonalnej polityki przemysłowej.

Komisja Kontroli obrotu polsko-niemieckiego

15 b. m. rozpoczynają się we Lwowie obrady Mieszanej Komisji Rządowej Polsko-Niemieckiej, mającej na celu regulowanie i kontrolę obrotu towarowego z Niemcami oraz ustalenie planu wymiany towarowej na bieżący kwartał.

Przewodniczącym polskiej delegacji jest dyr. dep. Tadeusz Geppert.

Ks. Prymas Hlond wśród robotników

Dn. 4 b. m. z okazji pobytu we Włocławku, ks. prymas Kardynał Hlond odwiedził Dom Chrześcijańskich Związków Zawodowych, gdzie w obecności przeszło 1.500 robotników, wysłuchał sprawozdania z rozwoju tej organizacji na terenie okręgu włocławskiego.

Budowa okrętów polskich w Stoczni Gdańskiej

W związku z zamówieniem udzielonym przez Towarzystwo Gdynia — Ameryka, Linie Okrętowe Stoczni Gdańskiej, na budowę dwóch statków towarowych, w myśl art. 16 umowy, stocznia zobowiązana jest do udzielenia prawa pierwszeństwa polskiemu fabrykom na wszelkiego rodzaju dostawy materiałów, maszyn, urządzeń i wyposażenia dla wymienionych statków. Umowa przewiduje jednak, że właściwości techniczne materiałów oraz ceny i warunki dostawy proponowane przez polskich dostawców nie będą mogły być mniej korzystne niż firm konkurencyjnych.

Produkcja blachy cynkowej, cynkowanej i naczyń blaszanych za trzy kwartały r. bież.

W ostatnim zeszycie „Wiadomości Statystycznych“ z dn. 25 października r. bież. zamieszczone zostały dane, dotyczące produkcji wymienionych artykułów w pierwszych trzech kwartałach r. bież., w porównaniu z analogicznym okresem roku 1936. Przedstawiała się ona następująco:

		styczeń - wrzesień	
		1936	1937
Błacha cynkowa	tony	12349	12201
	tys. zł.	7741	9430
Błacha żel. cynkowana	tony	20637	18720
	tys. zł.	12445	13378
Naczynia blasz., żel., cynkow.	tony	3856	5240
	tys. zł.	3324	4833
Naczynia blasz. żel. emaliow.	tony	3844	6158
	tys. zł.	8620	12658

Znaczny wzrost produkcji od roku zeszłego wykazał dział naczyń blaszanych żelaznych, z których naczynia emaliowane wzrosły wagowo o 60%, wartościowo o 47%, a naczynia cynkowane — wagowo o 36%, wartościowo o 45%.

Natomiast produkcja blachy żel. cynkowej i cynkowanej wagowo spadła (cynkowa o 1%, cynkowana o 9%), a wartościowo wzrosła (cynkowa o 22%, cynkowana o 7,5%). (G.)

Wiercenia naftowe w Polsce

Jednym z przejawów ożywienia koniunktury gospodarczej jest wzmagający się ruch wiertniczy na polskich terenach naftowych.

Jak informuje ag. „Kabel“, największa firma tej branży, zamiast 20 przewidzianych na b. r. wierceń — zwiększyła swój program do 34-ch wierceń. Otwory te są już obecnie wiercone.

Drugim pocieszającym objawem jest wzmoczenie aktywności w tranzakcjach terenowych, co niewątpliwie świadczy o stale wzrastającym zainteresowaniu w wiertnictwie i rokuje dalsze zintensyfikowanie się wierceń w przyszłości. Na tę okoliczność zwracamy uwagę zakładów metalowych, obsługujących wiertnictwo.

Sprawozdanie Związku Polskich Hut Żelaznych

Nakładem Związku Polskich Hut Żelaznych, ukazało się sprawozdanie z działalności w 1936 r.

Jak wynika ze sprawozdania, które rozesłane zostało przed kilku dniami, w 1936 r. istniało w Polsce 9 przedsiębiorstw hutniczych, posiadających 19 wielkich pieców, 55 pieców martinowskich i 12 pieców elektrycznych.

Z ogólnego zatrudnienia 36.498 robotników pracowało:

w dziale wielkich pieców	1619 osób
w stalowniach	3674 „
w walcowniach	8452 „
w odlewniach stali, żeliwa i in. metali	1693 „
w dziale dalszej obróbki i działach pomocniczych	21060 „

Zużycie żelaza w Polsce wyniosło w 1936 r. na jednego mieszkańca 21,2 kg, wobec 15,5 kg. w 1935 r.

Produkcja surówki wyniosła w 1936 r. 584.000 ton (w 1913 r. 1.031.000 t.), stanowiąc w stosunku do produkcji światowej 0,6% (w 1913 r. 1,3%).

Produkcja stali wyniosła w 1936 r. 1.141.000 t. (w 1913 r. 1.661.000 t.), stanowiąc w stosunku do produkcji światowej 0,9% (w 1913 r. 2,2%).

Postanowieniem z dn. 6 sierpnia b. r. Nr. IX s. 366/36, Sędzia Okręgowy Śledczy IX rejonu S. O. w Warszawie umorzył śledztwo przeciwko p. *Dyrektorowi Borysowi Rzepeckiemu*, b. pracownikowi Centr. Związku Przemysłu Polskiego, a ostatnio urzędnikowi Ministerstwa Przemysłu i Handlu, oskarżonemu w związku z jego działalnością, jako kierownika Centralnego Towarzystwa Popierania Wytwórczości Krajowej i organizatora Pociągu - Wystawy. P. B. Rzepecki był postawiony w stan oskarżenia, wskutek otrzymanego przez władze sądowe anonimu. Dochodzenie, które trwało prawie rok, wykazało bezpodstawność oskarżenia. Na tym miejscu wyrażamy p. B. Rzepeckiemu wyrazy współczucia i żalu, za krzywdę, która go spotkała.

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERII

Biblioteka F. I. „Inż.“

WIADOMOŚCI Z ZAGRANICY

Zakupy i inwestycje zagranicą.

Rumunia: 26.000 m. kabli. Szczegóły i oferty: Administracja P. C. A., Bucuresti.

Kompletne urządzenie spalarni odpadków i śmieci. Plany, szczegóły i oferty do 1 grudnia r. b.: Primaria Bucuresti, Sectorul I, Galben, Bucuresti.

Egipt: 400 gaśnic i 1000 wiader. Oferty do 24 listopada r. b.: Ministry of Education, Kairo.

Turecja: 19 partij materiałów elektrotechnicznych. Szczegóły i oferty do 7 grudnia r. b.: Warsztaty wojskowe, Ankara. — Maszyny i t. d. dla gazowni. Koszt 75.000 £ tur. Oferty do końca listopada r. b.: Zarząd m. Izmir.

Bulgaria: 142 t. drutu brązowego. — Oferty do 30 grudnia r. b.: Gener. Dyrekcja P. i T., Sofia. --

- 40 mijalni kolej. Szczegóły i oferty do 23 grudnia r. b.: Dyrekcja Kolei i Portów, Sofia.
- Urugwaj:* 131.400 m. przewodów elektrycznych w ołwianych izolatorach. — Oferty do 3 grudnia r. b.: Państwowe Zakłady elektr., Montevideo.
- Jugosławia:* Instalacje sygnalizacyjne dla 18 stacji kolej. — Szczegóły: Dyrekcja kol. państw. Belgrad.
- Łotwa:* Postanowiona budowa gorzelnii rolniczej w Leepaja.
- Norwegia:* Dyrekcja miejskiej kolei elektr. zakupi 40 wozów motorowych.
- Szwecja:* Postanowiona rozbudowa portu w Malmö kosztem 4,5 mil. kor. szw.
- Dania:* Postanowiona budowa śpichrzów zbożowych w porcie Horsen.
- Siam:* Zamierzona budowa dwu nowych linii kolejowych.
- Unia pol. afrk.* — Preliminowana rozbudowa istniejących linii kolej. kosztem do 700.000 £. — Zapytania skierować należy do Dyrekcji kolei związkowych, Pretoria.
- Łotwa:* Zamierzona budowa nowych linii kolej. długości 800 km.
- Finlandia:* Postanowiona budowa stacji filtrów w Helsinky. Po szczegóły zwracać się należy do Zarządu m. Helsinky.
- Meksyk:* Postanowiona eksploatacja kopalni rud żelaznych w Arteaga, Stan Michoacan.
- Bulgaria:* Cztery fabryki papieru postanowiły wybudowanie fabryki celulozy.

Zatwierdzenie statutu włoskich państwowych zakładów badania złóż, rud i mineralów. „AMMI“. W włoskim dzienniku urzędowym „Gazetta Ufficiale“ z 30. X. r. b. ukazał się dekret rządu, zatwierdzający statut państwowej instytucji badań złóż rud i mineralów „Azienda Minerali Metallici Italiani“ — (w skrócie „AMMI“). — Kapitał zakładowy wynosi 50 mil. Lirów, z których skarb przejął 30 milionów. Na Istituto Nazionale della Previdenza Sociale przypadło 7,5, na Państwowy Zakład Ubezpieczeń również 7,5 miliona, a 5 milionów na Banco di Napoli, instytucję na wół państwową. Zadaniem „AMMI“ jest w myśl statutu 1) nabywanie udziałów w istniejących już spółkach eksploatacyjnych, 2) udzielanie premii i subsydiów na cele poszukiwawcze, 3) udzielanie zezwoleń na eksploatację złóż (nadania górnicze) i 4) zarządzanie warsztatów metalurgicznych. — Zakres działania tej nowej Instytucji obejmuje cały obszar Imperium, a zatem i Abissynię, o którą niechybnie najwięcej chodzi. (A.)

Upaństwowienie największej fabryki metalurgicznej na Łotwie. Łotewski Bank Kredytowy, będący instytucją państwową, przejął w drodze skupu akcji własność największej na Łotwie fabryki metalurgicznej „Phönix“ A. G., stanowiącej do tego czasu własność koncernu niemieckiego. (A.)

Nowe modele samochodów zakładów „Ford“ droższe o 35 dolarów netto. „Ford Motor Company“, Detroit, podwyższyła cenę nowych modeli na r. 1938

Z FRANCUSKIEGO PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO

Przemysł samochodowy Francji przechodzi obecnie znaczne trudności, spowodowane stanowiskiem wobec niego władz fiskalnych i polityką socjalną.

Dochód, który czerpie Fiskus z tego przemysłu jest pokaźny i wynosi około 6 miliardów franków rocznie, z czego mniej więcej połowa służy na budowę i utrzymanie dróg. Nakładane na przemysł ciężary spowodowały, że ongiś kwitnący i w latach 1928 do 1931 kroczący na czele, wśród państw europejskich, przemysł samochodowy Francji, został w międzyczasie zdystansowany zarówno przez przemysł angielski jak i niemiecki.

Jedynie w 1936 r. nastąpiła pewna poprawa i produkcja francuskiego przemysłu samochodów przekroczyła w r. 1936 po raz pierwszy od r. 1933 cyfrę 200.000 pojazdów. Nie ma wprawdzie oficjalnej statystyki, przeto obliczenia te wynikają z cyfr rejestracji dopuszczanych rocznie do ruchu pojazdów, z uwzględnieniem przywozu oraz eksportu, nie biorąc pod uwagę remanentów na poszczególnych magazynach. Zarejestrowano w 1936 r. 162,466 samochodów osobowych oraz 20,493 wozów ciężarowych francuskiego pochodzenia, czyli razem 182,959 nowych pojazdów. (w r. 1935 = 148,365). Ponieważ w tym okresie wyeksportowano 21,401 pojazdów mechanicznych (w r. 1935 = 18,933), otrzymujemy produkcję całkowitą 204,360 wozów (w 1935 r. = 167,298).

Korzystniejsze cyfry eksportu 1936 r. polegają na zwiększonym zapotrzebowaniu francuskich kolo-

nii, gdyż zbyt do innych krajów jest kontyngentowany i skutkiem tego ograniczony. W 1936 r. wywieziono 17.754 samochodów osobowych, autobusów i innych pojazdów do przewozu osób, 2.558 wozów ciężarowych i 1.089 podwozi. Import 1936 r. wykazuje (z rejestracji dopuszczonych do ruchu wozów obcej produkcji) (6.086 pojazdów osobowych i 1.123 ciężarówek, czyli łącznie 8.209 wozów.

Według innego zestawienia, opublikowanego przez „Usine“, przedstawia się import w 1936 r. następująco: motocykli = 115 t., skarosowanych wozów osobowych = 961 t., skarosowanych wozów ciężarowych = 291 t., podwozi osobowych = 252 t.; podwozi ciężarowych = 146 t.; karoserii = 1.265 t., ram do podwozi = 593 t.

Porównując cyfry rejestracji nowo dopuszczonych pojazdów osobowych roku 1936 z rokiem poprzednim — zauważymy wprawdzie ożywienie wewnętrznego rynku o 19%; jednakże wypada nadmienić, że rok 1935 stanowił jeden z najgorszych okresów sprzedaży. W styczniu 1937 r. sprzedano we Francji około 13.000 samochodów osobowych, czyli o 14% więcej, jak w styczniu 1936 r. Zbyt ciężarowych wozów zwiększył się z 21.062 szt. w roku 1935 na 21.616 w 1936 r., zatem nieznacznie. Lepiej natomiast przedstawiał się rezultat sprzedaży styczniowej b. r. (1.850 szt.) w stosunku do stycznia 1936 r. (1.460).

Sfery rządowe skłonne są ten korzystny objaw przypisać ogólnej poprawie stosunków gospodarczych, jednakże bliższa analiza wykazuje, że wyższa sprzedaż polegała raczej na obawie klientów przed podniesieniem się cen. Stanowisko sfer rządowych byłoby słuszne, gdyby spożycie benzyny wykazało równoległe

o 35 dolarów USA netto na sztuce. Nie ulega wątpliwości, że za przykładem Forda pójdą i inne fabryki samochodów w USA, a możliwie i w reszcie świata. (A.)

Baskijski przemysł żelazny w pełnym ruchu. Po zdobyciu Bilbao, władze powstańcze uruchomiły wszystkie kopalnie i huty w tamtejszych okręgach przemysłowych. Zakłady te pracują obecnie całkowicie. W sierpniu r. b. wywieziono z tych okręgów 90.000 ton żelaza, podczas kiedy za czasów panowania czerwonych przemysł żelazny w rejonie Bilbao chylił się ku upadkowi. (T.)

Zamówienia dla przemysłu wagonowego w Belgii. Międzynarodowe Towarzystwo Wagonów Sypialnych zamówiło w Belgii w Ateliers Métallurgiques de Nivelles 33 wagony sypialne oraz 18 wagonów restauracyjnych. Wagony te mają być dostarczone w ciągu roku. Koszt zamówienia wyniesie ma 57 milionów franków belgijskich. (T.)

Południowo-afrykańskie zamówienia dla firmy Junkers w Niemczech. Zakłady Junkersa w Dessau otrzymały od firmy South African Airways, zamówienie na 10 komunikacyjnych maszyn typu Ju 52 i 10 typu Ju 86. Samoloty te posiadać będą motory amerykańskie. (T.)

Budowa nowej walcowni w Norwegii. Według informacji „Bergens Tidende“ powstało w Norwegii towarzystwo, mające na celu wybudowanie potężnej

walcowni o zdolności produkcyjnej 80.000 ton rocznie. Koszt budowy tej walcowni wyniesie ma 6 — 8 milionów koron.

Wzrost eksportu rowerów i części rowerowych z Niemiec. Wywóz rowerów i ich części z Niemiec wykazuje w roku bieżącym znaczny wzrost. Od stycznia do września r. b. włącznie eksport gotowych rowerów z Niemiec wyraził się ilością 116.356 szt., co wobec ilości 51.977 szt. z tegoż czasokresu 1936 r. oznacza wzrost ponad 50%. Wartościowo wywóz ten zwiększył się z 1.88 milionów do 4,18 milionów R. M. t. j. o 123%. Zwiększyła się również znacznie ilość krajów odbiorczych. Również i wywóz części rowerowych znacznie wzrósł bo o 38,5%. (T.)

Samochody w Niemczech. Według obliczeń niemieckiego Urzędu Statystycznego kursowało w Rzeszy Niemieckiej na dzień 1-go lipca 1937 r. ogółem 2.848.466 pojazdów mechanicznych, mianowicie:

motocykli oraz zmotor. rowerów.	1.327.189	=	46,6%
samochodów osobowych	1.108.433	=	38,9%
samochodów ciężarowych	321.524	=	11,3%
ciągników	60.833	=	2,1%
autobusów	17.294	=	0,6%
innych (specjal.) pojazdów mech.	13.193	=	0,5%

Podkreślić należy, że od 1933 r. — czyli od czasu nowego reżimu w Rzeszy — podniósł się stan ilościowy pojazdów mechanicznych prawie o 1.200.000 sztuk, to jest o 70%. W 1933 r. przypadał jeden pojazd

wzmożenie z ilościowym wzrostem sprzedanych wozów, co jednakże nie ma miejsca.

Według źródeł francuskich, wzrosło spożycie benzyny w Stanach Zjednoczonych Ameryki Półn. — w okresie 1932 do 1936 — o blisko 30%. W Anglii różnica między grudniem 1936, a grudniem 1935, wynosi + 17%; Niemcy wykazują wzrost 1936 do 1935 r. + 12%. Francja natomiast stwierdziła w tym samym czasie, tylko 4-ro procentowy przyrost spożycia.

Statystyka francuska stwierdza zresztą, że obrót samochodami zwiększył się głównie w ostatnich miesiącach 1936 r.; 10-cio procentowa zaś zwyżka cen samochodów — na skutek spadku wartości franka — nastąpiła w grudniu 1936. W listopadzie 1936 r. sprzedano np. 13.439 pojazdów, a w tymże miesiącu r. 1935 — 9.300 sztuk. Stąd wynika, że ożywienie sprzedaży wozów mechanicznych, było jedynie przemijającym zjawiskiem, spowodowanym — jak zwykle — spodziewaną podwyżką cen. Dalszy rozwój obrotów potwierdza słuszność powyższego twierdzenia. W marcu 1937 r. dokonano sprzedaży wozów osobowych już o 9% mniej, jak w marcu 1936 r.; W kwietniu 1937 r. stan zamówień wykazuje tendencję zniżkową, a w maju 1937 sprzedano 15.206 wozów osobowych w stosunku do 17.286 z maja 1936 r., czyli mniej około 12%.

Prezes Automobiklubu Francji na Walnym Zgromadzeniu oświadczył, iż francuski przemysł samochodowy odczuł wyraźnie skutki wydarzeń w lecie 1936 r., gdy równoległe z ogólnym podrożeniem, przez wzrost kosztów nabycia, ruchu i utrzymania pojazdów zostały silnie podważone widoki ożywienia tej gałęzi go-

spodarki krajowej. Zasadnicza zmiana na lepsze — według tych wywodów — nastąpić może jedynie, o ile Rząd zdecyduje się na zastosowanie życzliwej polityki w stosunku do samochodu, przy czym pierwszym w tej mierze poczynaniem winno być wydatne zmniejszenie kosztów paliwa. W podobnym sensie wyraził się i prezes Koncernu Michelin'a, stwierdzając, że wprowadzenie 40-to godzinnego tygodnia pracy spowodowało tak silne obciążenie kosztów wytwórczych, a za tym i cen sprzedaży, że widoki rozwoju nie mogą wzbudzać optymizmu.

Nie można się dziwić, że walczące z wielkimi trudnościami fabryki starają się wszelkimi sposobami obniżyć swoje koszty, czy to przez fuzje, bądź przewidując nawet przeniesienie warsztatów produkcji zagranicę. „Delage“ otworzył np. już w Anglii montownię, a firma „Renault“, jak mówią zainteresuje się podobną koncepcją w Polsce; poza tym f. „Renault“ weszła ostatnio w porozumienie z Showa = Mining Co., celem uruchomienia w Japonii fabryki samochodów. Nowe to przedsięwzięcie ma być dostosowane do rocznej produkcji min. 5.000 pojazdów, by móc skorzystać z państwowych subwencji. Łącznie z tym projektem Showa = Mining Co. zamierza podwyższąc kapitał zakładowy, wynoszący obecnie 10 milionów Yen. Jako przykład obniżenia kosztów drogą fuzji zaznaczyć wypada stworzenie wspólnoty interesów firm francuskich Zenit i Solex, które — zatrzymując zasadniczo swą gospodarczą niezależność — połączyły swe biura studiów i doświadczeń.

Poza wieloma wnioskami, zmierzającymi do uzdrowienia rynku samochodowego, jak to obniżeniem opłat na środki pędne, kosztów użytkowania i t. p. —

na 39 mieszkańców, w 1937 r. natomiast, już jeden na 24 mieszkańców.

Bankierzy japońscy bronią się przeciw baissie. Związek japońskich bankierów i agentów-maklerów giełdowych w Tokio utworzył fundusz interwencyjny w sumie 6 milionów Yen. Zadaniem tego funduszu będzie interwencja na giełdach japońskich w celu przeciwdziałania zbytniemu spadkowi kursów najważniejszych walorów i akcyj. (A.)

Do szczególnej uwagi firm interesujących się eksportem

Państwowy Instytut Eksportowy przystąpił obecnie do opracowania wspaniałego wydawnictwa informacyjno-propagandowego, przeznaczonego dla zagranicznych importerów.

Doświadczenie wykazało, że zapoznanie zagranicy z możliwościami eksportowymi danego kraju, drogą szerokiego rozpowszechnienia wydawnictwa ujmującego w formie katalogu w sposób praktyczny, a zarazem estetyczny, całokształt danej gałęzi eksportu, daje w konsekwencji poważny efekt handlowy.

Wydawnictwo P. I. E. ma być wzorowane wedle najlepszych wydawnictw zagranicznych, w ujęciu luksusowym, dużego formatu 24 x 31 cm., z artykułami obrazującymi całokształt każdej z podstawowych branż eksportu, bogato ilustrowane, tak aby wydawnictwo mogło zainteresować najszerze gro-

no osób. Każda branża będzie opracowana oddzielnie, zeszytowo i wydana w językach, angielskim i francuskim.

Cykl wydawnictwa Instytut rozpoczyna od wydania zeszytu przemysłu metalowo-przetwórczego. Poza wstępnym artykułem i fotografiami charakteryzującymi daną branżę, będzie podany wykaz artykułów nadających się do eksportu z podaniem firm mogących produkować dany artykuł na eksport. Następnie będą umieszczone ogłoszenia firm, danych. Ten dział propagandowy ma największe znaczenie, ponieważ w wykazie firm produkujących dany artykuł, będzie powołanie się na ogłoszenie, w którym firmy umieszczają dane, najwięcej celowe z punktu widzenia propagandy danej firmy i zaznajomienia zagranicznego eksportera.

P. I. E. rozesłał te wydawnictwo do wszystkich naszych placówek konsularnych oraz do wszystkich poważnych instytucji handlowych zagranicznych tak, aby mogło ono dotrzeć do wszystkich zainteresowanych.

Na razie P. I. E. oblicza cenę ogłoszeń z tłumaczeniem na 2 języki i umieszczeniem na życzenie fotografii, za całą stroną zł. 300, pół strony zł. 175 i ćwierć strony zł. 125. Przy większym napływie ogłoszeń będą zastosowane rabaty, które P. I. E. zwróci firmom.

Wobec b. poważnego ujęcia tego wydawnictwa jest b. pożądanym w interesie samych firm umieszczenie ich ogłoszeń w tym wydawnictwie. Ogłoszenia mogą być przesyłane w polskim języku, na ręce Pana Radcy Jerzego Sumowskiego, Państwowy Instytut Eksportowy, Elekoralna 2, Warszawa.

Pieniądze za ogłoszenia mają być wpłacane do P. K. O. na konto czekowe Nr. 6383. Właściciel konta, Informator Eksportowy.

należy zwrócić uwagę na żądanie przemysłu francuskiego powołania do życia naukowej *placówki badawczej**, poświęconej wszelkim zagadnieniom, dotyczącym samochodu. Celem zaś pewnej centralizacji w interesie obrony kraju — żąda się ustanowienia kartoteki, wykazującej wartość oraz dokładny i rzeczywisty stan techniczny kursujących pojazdów mechanicznych. Według wniosków Narodowej Rady Gospodarczej ma specjalna Komisja zbadać możliwości zbudowania prostego, popularnego, a wartościowego pojazdu, nadającego się głównie do użytku wsi i kolonii.

Jak z powyższego widzimy, niebrak serjo pomyslnych wniosków i propozycji zmierzających do poprawy, lecz równocześnie wynika, że francuski przemysł samochodowy nie rychło powróci do zajmowanego ongiś stanowiska.

W nieco innym świetle, bardzo optymistycznie, — aczkolwiek z pewnymi zastrzeżeniami — stara się przedstawić możliwości zbytu na rynku francuskim p. M. Petavy — wiceprezydent Unii Drogowej Francji.

Celem wykazania zbawienych i wielkich skutków *prosamochodowej* polityki Rządu wyliczył p. Pe-

tavy, mianowicie, że w przeciągu stosunkowo krótkiego czasokresu może się na rynku francuskim pojawić 2,5 milionów nowych nabywców samochodowych. Autor opiera swe wywody na długotrwałych, przez 9 miesięcy prowadzonych dociekaniach, obejmujących 30.000 gmin (na 38.000 egzystujących we Francji) i wychodzi z założenia, że w dobie obecnie stosowanej polityki socjalnej i podwyżki zarobków, niewątpliwie znajdzie się taka ilość chętnych nabywców, o ile cena benzyny, opon i koszty ubezpieczeń, oraz reperacji — zostaną obniżone. Jako rezultat tej ankiety ogłosza następujące cyfry:

50.000 nabywców nowych wozów w cenie jednostkowej fr.	35.000
375.000	" " " " " " " " 20.000 do 25.000
1.250.000	" " " " " " " " 11.000 " 16.000
825.000	" używanych " " " " " " " 5.000 " 10.000
2.500.000	

Obecnie pobierany podatek na paliwie — 156 frank. od hektolitra — winien być — zdaniem autora — obniżony przynajmniej o 50 frank./hl. Przy dzisiejszym rocznym zużyciu 25 milionów hl. środków pędnych wpływa do Skarbu, blisko 3,9 miliardów franków. Przez dodatkowe wstawienie do ruchu 1,5 milionów nowych pojazdów, zużywających przeciętnie rocznie po 1000 l. benzyny, podniesie się ogólne roczne zużycie paliwa do 40 milionów hl., które zapewniają Skarbowi Państwa (przy obniżonym podatku do 106 franków od hl., sumę wpływu = 4.240 milionów franków, to znaczy o 340 milionów franków więcej jak obecnie; do tego dojdzie jeszcze podatek od ca. 300.000 nowych pojazdów rocznie, czyli przeszło 500 milionów fr., tak, że w efekcie Skarb otrzyma rocznie 840 milionów franków więcej. J. C.

*) Prawdopodobnie na wzór Niemiec, gdzie w roku 1934 utworzono przy Ministerstwie Rzeszy Radę Badań dla Spraw Motoryzacji („Forschungsrat für das Kraftfahrwesen“). Stworzenia w Polsce podobnej instytucji — naukowej, placówki badawczej, poświęconej zagadnieniom samochodowym, oraz powołania do życia Państwowego Urzędu Motoryzacji — domagano się na ostatnim Kongresie Naczelnej Organizacji Inżynierów we Lwowie, we wrześniu r. b., w myśl wniosków Stowarzyszenia Inżynierów Mechaników Polskich, opracowanych przez Koło Inżynierów Samochodowych S. I. M. P.